Schadwagenmanagement (FIM)

Zweck

Zweck der vorliegenden VA ist die Beschreibung der Prozessabläufe zur Realisierung von Aufgaben des Fuhrpark-Instandhaltungsmanagements (FIM), d.h. zur Verwaltung der Aussetzung von Güterwagen zur Instandhaltung und deren Wiederinbetriebnahme nach der Instandhaltung.

Geltungsbereich

Der Geltungsbereich beschränkt sich auf den Produktbereich ECM der waggon24 GmbH lt. Organigramm.

Verantwortlichkeiten

Fahrzeugflotten werden im Bereich FIM durch Mitarbeiter des ECM betreut. Die Vertretung der Mitarbeiter untereinander ist fachlich gesichert. Es erfolgt keine persönliche Zuordnung von Fahrzeugflotten auf einzelne Mitarbeiter.

Beschreibung

Systemvoraussetzungen

Zur Wahrnehmung der Aufgaben des FIM bedient sich das Unternehmen verschiedener elektronischer servergestützte Informationssysteme. Die Systeme sind datenbankenbasiert. Die erforderlichen Daten zur Wahrnehmung der FIM-Funktion werden durch die Systeme abgebildet. und erfüllen somit die notwendigen Anforderungen bezüglich

- der Wagendatenverfolgung
- des Leistungsnachweises
- der Rückverfolgbarkeit von Leistungen sowie der
- Dokumentation

Es erfolgt eine kontinuierliche Verfolgung der zeitkritischen Wagendaten.

Aussetzung von Güterwagen

Das Aussetzen von Güterwagen kann bedingt sein durch:

- Erreichen von Fristen (Laufleistung, Kalender)
- Auftreten von Defekten
- Abstellen bei Nichtnutzung
- Aussonderung

Über die Notwendigkeit der Aussetzung bzw. unmittelbare Aussetzung von Güterwagen aus dem Betrieb für die Instandhaltung und bei Feststellung von Defekten werden Halter (zuständige ECM) und Betreiber schriftlich informiert. Die Information erfolgt per E-Mail. Bei Aussetzung im Fall eines Defektes ist das zugehörige Schadensprotokoll Anlage der Mail.

Über die Aussetzung von Güterwagen aus dem Betrieb aufgrund von Abstellen oder Aussonderung wird durch den Betreiber informiert. Es erfolgt die Aktualisierung der Wagendatenbank einschließlich der Festlegung von Fristarbeiten bei Abstellen von Wagen.

Die Betreiber informieren das FIM über die Laufleistungen des Wagens zur Gewährleistung der laufzeitbedingten Aussetzung von Güterwagen.

Außerbetriebnahmen werden per Formblatt (siehe unten) dokumentiert/angewiesen.

Fristverfolgung

Basis der Fristverfolgung sind die vom Hersteller, vom Halter bzw. von Haltern Beauftragte übergebenen technischen Unterlagen. Hierzu zählen z.B.:

- Instandhaltungspläne der Hersteller
- Instandhaltungspläne der ECM
- der VPI-Leitfanden

Die Aktualität der Vorgabedokumente wird durch Einbindung in entsprechende Verteilerkreise bzw. aktive Prüfung der revisionsstände durch den Regelwerksverantwortlichen gewährleistet.

Besteht Regelbedarf werden entsprechende Aktualisierungen veranlasst und in die Dokumentation des Unternehmens eingearbeitet.

Die Fristverfolgung beinhaltet Signalisierungsstufen (z.B. Signalisierung 30 Tage vor Fristende). Dies gestattet eine verbesserte Planung der Instandhaltung und letztlich die Güterwagen rechtzeitig zur Instandhaltung zu schicken. Die Signalisierungsstufen sind systemvariabel und werden dem Planungsbedarf angepasst.

Vor Übernahme der FIM werden mit dem Betreiber Wege und Inhalte des Informationsaustausches vereinbart. Das betrifft insbesondere auch Informationen zu Laufleistungen bzw. zum Zugang zu diesen zwecks Sicherstellung einer laufleistungsabhängigen Fristenverfolgung.

Regelungen zu Informationsaustausch bzw. -pflicht zwischen Halter/ECM/Betreiber und der FIM Funktion sind Vertragsbestandteil zur Übernahme des FIM.

Defekte

Werden Defekte an den Wagen festgestellt, die im FIM betreut werden, erfolgt durch den Halter/Betreiber als Empfänger des Schadensprotokolls die Weiterleitung der Information mit

Schadensprotokoll an die FIM-Funktion. In Abhängigkeit von der Art des Defektes wird die erforderliche Instandhaltungsmaßnahme geplant. Dazu gehören:

- Terminierung
- Zusammensetzung des Arbeitspakets
- Auswahl des Instandhaltungserbringers
- und Freigabe des Instandhaltungsauftrags

Aussetzung und Terminierung der Instandsetzung erfolgen in Abhängigkeit von der Art des Defektes.

Inhalt der Beauftragung zur Instandhaltungserbringung

Der Inhalt der Beauftragung der Instandhaltungserbringung wird durch den Grund der Aussetzung bestimmt und basiert auf den anzuwendenden Instandhaltungsvorschriften. Anfrage zur und Beauftragung der Instandhaltungserbringung erfolgen entsprechend Vorgabe (FB 03-01_03).

Auswahl des Instandhaltungserbringers

In Abhängigkeit vom Standort des Wagens, den Anforderungen zu seiner Verfügbarkeit und der auszuführenden Instandhaltungsarbeit unterbreitet die FIM-Funktion einen Vorschlag über den Instandhaltungserbringer zwecks Entscheidung durch den Halter/Betreiber, sofern durch den Halter/Betreiber nicht anderweitig vorgegeben. Bei vertraglicher Vereinbarung, vergibt die FIM-Funktion die Leistung unmittelbar im Auftrag von Halter/Betreiber.

Vor Auftragsvergabe erfolgt die Auswahl der für die Instandhaltungserbringung verantwortlichen Stelle. Dabei werden folgende Kriterien berücksichtigt:

- Kompetenz
- Verfügbarkeit
- Leistungsfähigkeit
- Zulassungen
- Zertifikate
- Kosten
- Vorgaben des Halters/Betreibers

Die Bewertung der technischen Kompetenzen in der Instandhaltungserbringungsfunktion erfolgt im Rahmen von dokumentierten Lieferantenbewertungen (Liste qualifizierter Instandhaltungserbringer).

Bei Bedarf werden Lieferantenaudits durchgeführt.

Die Spezifik der auszuführenden Arbeiten bestimmt die Zuordnung der Dienstleister in der „Übersicht Untervergaben“.

Information an den Instandhaltungserbringer

Im Rahmen des FIM werden Instandhaltungsleistungen ausschließlich an zugelassenen/zertifizierte Instandhaltungserbringer entsprechend Information_an_den_Instandhaltungserbringer vergeben. Auf diese Weise wird gesichert, dass

- anwendbare Vorschriften und technische Spezifikationen;
- eine Liste der Ersatzteile, einschließlich einer ausreichend detaillierten technischen Beschreibung aller Teile,
- eine Liste der Materialien, einschließlich einer ausreichend detaillierten Beschreibung ihrer Verwendung und der erforderlichen Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzinformationen,
- eine Akte mit Festlegungen der Spezifikation für Tätigkeiten, die die Sicherheit betreffen, und mit Angaben zu Interventionen und Nutzungseinschränkungen für Komponenten,

im Unternehmen der Instandhaltungserbringung entsprechend der erlangten Zertifikate vorhanden sein müssen.

In Zusammenarbeit mit der für die betreuten Güterwagen zuständigen Instandhaltungsstelle (ECM) werden Listen der Komponenten oder Systeme geführt, die rechtlichen Anforderungen unterliegen. Diese Übersichten weisen auch den Inhalt dieser Anforderungen aus. Wird durch die WSG für die betreffenden Güterwagen auch die ECM-Funktion wahrgenommen, ist diese Übersicht Bestandteil der Instandhaltungsakte.

Insbesondere betrifft das Komponenten und Systeme (sicherheitsrelevante), bei denen die Gefahr besteht, dass ein Ausfall oder Fehler unmittelbar, d. h. ohne Hinzutreten eines weiteren Fehlers, zu einem gefährlichen Ereignis im Eisenbahnbetrieb (z.B. Entgleisungen, Kollisionen, Unfälle auf Bahnübergängen, Unfälle mit Personenschaden) führen kann oder die Folgen eines gefährlichen Ereignisses verschlimmern kann, oder die dazu dienen, gefährliche Ereignisse abzuwenden oder deren Folgen zu vermindern

Die Verfahren über extern bereitgestellte Produkte und Dienstleistungen sind Bestandteil des FIM Vertrages. Instandhaltungserbringer werden im Rahmen der Auftragserteilung über Besonderheiten der Materialbeistellung informiert.

Weitere Informationspflichten an den Instandhaltungserbringer werden wahrgenommen, sofern halterspezifische Anforderungen hinsichtlich

- anzuwendender Vorschriften und technischer Spezifikationen;
- zu verwendender Ersatzteile,
- zu verwendender Materialien

bestehen. Halterspezifische Anforderungen an die Wageninstandhaltung sind Bestandteil des FIM-Vertrages.

Wiederinbetriebnahme von Güterwagen

Zur Ausstellung der Wiederinbetriebnahmebescheinigung können elektronische oder schriftliche Verfahren bzw. eine Kombination aus beiden Anwendung finden. Ggf. notwendige Zugänge zu externen Systemen werden vertraglich geregelt.

Die Ausstellung und Übermittlung der Wiederinbetriebnahmebescheinigung (FB 03-01_02) erfolgen durch die verantwortlichen Mitarbeiter des Fachbereiches ECM. Die Ausstellung setzt die Betriebsfreigabe der Güterwagen voraus, die durch den Instandhaltungserbringer zu erteilen ist.

Durch den Instandhaltungserbringer sind des Weiteren dokumentierte Informationen zu führen, die alle instandhaltungsrelevanten Informationen (z.B. Messprotokolle, Übersichten der verwendeten Messmittel, Nutzungseinschränkungen, Komponententauschprotokolle) beinhalten.

Sollten sich im Rahmen der Prüfung dieser Dokumente herausstellen, dass die Betriebsfreigabe nicht plausibel ist bzw. hätte nicht erteilt werden dürfen, kann die Wiederinbetriebnahme widerrufen werden. Der Vertragspartner wird umgehend informiert. In Abhängigkeit vom Prüfungsergebnis wird das weitere Vorgehen abgestimmt.

Dokumente und Aufzeichnungen

Die im elektronischen Wageninformationssystem erfassten Daten werden zum Zweck der Rückverfolgbarkeit der Instandhaltung mit folgenden Daten ergänzt:

- Wagenzugeordnete Instandhaltungsaufträge
- Wiederinbetriebnahme des Wagens
- Übersicht der wagenzugeordneten Nutzungsbeschränkungen

Die Übermittlung der Daten erfolgt entsprechend vertraglicher Vereinbarung, wodurch die Übersicht für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber relevanter wagenzugeordneter Nutzungsbeschränkungen gewährleistet wird

Gültigkeit

ERSTELLT:

GEPRÜFT UND FREIGEGEBEN:

Anlagen

FB Außerbetriebnahme

FB Außerbetriebnahme

FB Wiederinbetriebnahmebescheinigung

FB Wiederinbetriebnahmebescheinigung

FB Instandhaltungsbeauftragung

From:
https://www.wiki.jmrm.de/ - **JMRM-Wiki**

Permanent link:
https://www.wiki.jmrm.de/doku.php?id=w24:fim:ecm3&rev=1566913617

Last update: **2019/08/27 15:46**